



Brunnen, 20. Januar 2014

## **Vernehmlassung zur Strategie öffentlicher Verkehr 2030**

Sehr geehrter Herr Landammann  
Sehr geehrte Frau Regierungsrätin  
Sehr geehrte Herren Regierungsräte  
Sehr geehrte Damen und Herren

Die SP Kanton Schwyz bedankt sich für die Einladung zur Stellungnahme.

### **Grundsätzliches**

Der öffentliche Verkehr ist im Kanton Schwyz ein lange vernachlässigtes Sorgenkind. Während alle umliegenden Kantone bereits vor Jahren zukunftsgerichtete Strategien entwickelten, rechtzeitig Bahntrassen für sich reservierten und ganze Stadtbahnsysteme entwickelten, hat der Kanton Schwyz all diese Entwicklungen verschlafen. Erst auf eine SP-Motion aus dem Jahr 2007 hin schuf der Kanton Schwyz die gesetzlichen Grundlagen, um sich überhaupt an Bahninfrastrukturprojekten beteiligen zu können. Bereits im März 2009 forderten Karin Schwiter (SP), Adrian Oberlin (SVP), Kuno Kennel (FDP) und Adrian Dummermuth (CVP) zusammen mit über 40 mitunterzeichnenden Kantonsratsmitgliedern mit dem Postulat P 4/09 eine Gesamtstrategie für den öffentlichen Verkehr im Kanton Schwyz. Der Kantonsrat erklärte das überparteiliche Postulat in der Maisession 2009 für erheblich. Die Vorlage der geforderten öV-Strategie wurde von der Regierung jedoch immer wieder verschoben. Es dauerte fünf Jahre - mehr als eine ganze Legislatur! - bis nun endlich der Entwurf einer Strategie vorliegt. Dies belegt eindrücklich, wie wenig Priorität die rechtsbürgerliche Regierungsmehrheit den Anliegen des öffentlichen Verkehrs beimisst.

Die Konsequenzen der ungenügenden Ressourcen, die für Planung und Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs im Kanton Schwyz eingesetzt wurden und werden, zeigen sich heute in aller Deutlichkeit: Die Schwyzer Regionalzüge werden in der March, Richtung Einsiedeln und auch im Talkessel von Schwyz zunehmend von der Schiene verdrängt. Es sind immense nach-

holende Investitionen nötig, um nur schon die heutige Verbindungsqualität zu erhalten. Die Fehler der Vergangenheit können nicht ungeschehen gemacht werden. Umso wichtiger ist es jedoch, sie in der Gegenwart nicht zu wiederholen und nun endlich auch in der Planung genügend Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um den Rückstand des Schwyzer öV-Systems aufzuholen und weitere Verdrängungen zu verhindern. **Insofern ist es ein Meilenstein, dass der Kanton Schwyz nun endlich erstmals überhaupt eine gesamthafte Strategie für den öffentlichen Verkehr entwickelt. Die SP begrüsst es sehr, dass mit dem Vorliegen dieses Entwurfs nun eine vertiefte Diskussion um die zukünftige Entwicklung von Bus und Bahn stattfinden kann.** Sie bedankt sich bei allen Beteiligten, die zur Erarbeitung dieses Papiers beigetragen haben.

Inhaltlich bringt die neue Strategie in der vorliegenden Version jedoch noch viel zu wenig konkrete Aussagen. Die formulierten Ziele und Massnahmen gehen kaum je über unverbindliche Allgemeinplätze hinaus, die in jedem Strategiepapier stehen könnten. Damit die öV-Strategie überhaupt je eine Wirkung entfalten kann, braucht es verbindliche, messbare Vorgaben mit konkreten Realisierungshorizonten. So forderte auch das erwähnte überparteiliche Postulat P 4/09, dem Kantonsrat sei eine Strategie „mit konkreten Zielen und Massnahmen für zukunftsgerichtete Zugangebote inkl. den notwendigen Infrastrukturausbauten und Kostenschätzungen vorzulegen“. Um diese Forderung des Parlaments zu erfüllen, muss das vorliegende Strategiepapier noch massive Verbesserungen erfahren.

Insbesondere fehlt ein Angebotskonzept, in welchem sämtliche öV-Linien mit ihren angestrebten Taktfrequenzen und Anschlussbeziehungen enthalten sind. Wie ein Blick in die öV-Konzepte anderer Kantone zeigt, ist ein solches Angebotskonzept selbstverständlicher Bestandteil jeder öV-Strategie.

Antrag: Die öV-Strategie ist mit einem Angebotskonzept zu ergänzen.

## Zu einzelnen Abschnitten

### Zu 2. Grundlagen und Organisation

Der Richtplan wird zwar als Grundlage erwähnt. Es wird jedoch nicht aufgezeigt, wie die öV-Strategie mit der Raumentwicklung - insbesondere mit der geplanten weiteren Siedlungsentwicklung - koordiniert wird.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie die öV-Strategie auf die im geltenden Richtplan vorgesehene Siedlungsentwicklung abgestimmt ist und in welcher Form das Amt für öffentlichen Verkehr aktiv und frühzeitig in die Planung und Koordination der zukünftigen Siedlungs- und Gesamtverkehrsentwicklung einbezogen wird.

Das Agglomerationsprogramm Obersee wird als Grundlage nicht erwähnt, obwohl dieses für die Koordination von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Ausserschwyz von entscheidender Bedeutung ist.

Antrag: Es ist darzulegen, inwiefern die öV-Strategie mit den Zielsetzungen und Projekten des Agglomerationsprogramms Obersee abgestimmt ist und welche Möglichkeiten bestehen, für öV-Infrastrukturprojekte über das Agglomerationsprogramm eine Mitfinanzierung durch den Bund zu beantragen.

### **Zu 3. Ausgangslage und Handlungsbedarf**

In diesem Kapitel werden zwar einige Aussagen zur Ausgangslage gemacht, Aussagen zum Handlungsbedarf fehlen jedoch praktisch vollständig.

Antrag: Der konkrete Handlungsbedarf ist zu ergänzen.

#### a) Ausgangslage Region Ausserschwyz

Antrag auf Ergänzung:

„- Mehrere Gemeinden in der Obermarch werden mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs in Zürich ihre Direktverbindungen nach Zürich verlieren.

- Die Fahrlage der S2 als einzige Direktverbindung aus der March nach Zürich wird sich entscheidend verschlechtern. Die meisten Anschlüsse an Fernverbindungen gehen damit verloren.

- Aufgrund fehlender Anschlüsse ist es nicht möglich, in sinnvoller Zeit aus der March in den Innerschwyzer Kantonsteil zu reisen.“

#### b) Ausgangslage Region Einsiedeln/Ybrig

Antrag auf Ergänzung:

„- Die Region Einsiedeln wird mit der Eröffnung des Durchgangsbahnhofs in Zürich ihre einzige Direktverbindung (Gipfeliexpress) nach Zürich verlieren.“

#### c) Qualität

Antrag auf Ergänzung:

„- Die öV-Infrastruktur ist teilweise in schlechtem Zustand. Es besteht nachholender Investitionsbedarf (Bsp. Busbahnhof Schwyz).“

### **Zu 4. Ziele und Massnahmen**

Im Bericht wird mehrmals auf die begrenzten finanziellen Rahmenbedingungen hingewiesen. Selbstverständlich sollen die Mittel effizient eingesetzt werden. Es waren jedoch unter anderem auch die Tiefsteuerstrategie bzw. die dadurch fehlenden Mittel, die mit dazu beigetragen haben, dass die wertschöpfenden Arbeitsplätze woanders entstanden und Schwyz zum Pendlerkanton wurde. Um dieses bereits verursachte Problem zu lösen, müssen wenigstens ab jetzt mehr per-

sonelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden. Nach Ansicht der SP muss die öV-Strategie deshalb konkrete, übergeordnete Ziele festlegen, aus welchen die notwendigen Massnahmen und Pläne für die einzelnen Regionen abgeleitet werden können. Mit dem jetzt vorliegenden Papier ist das nicht möglich, weil die Zielformulierungen praktisch keine strategischen Aussagen beinhalten.

Antrag: Es sind konkrete und messbare strategische Ziele zu formulieren, beispielsweise:

- 1) Dem Kanton Schwyz gelingt es mit seinem öV-Angebot, den Anteil des öffentlichen Verkehrs am Modal Split (Freizeit- und Berufsverkehr) schrittweise zu erhöhen.
- 2) Die öV-Strategie des Kantons ist abgestimmt auf die Wirtschafts-, Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung des Kantons und hält mit dieser Schritt. Neue Wohn-, Arbeitsplatz- und Tourismusgebiete werden vom Zeitpunkt ihrer Realisierung an mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen.
- 3) Busse - auch auf Strassen mit dichtem Verkehr - erreichen ihre Zielorte mit einer Streuung von max. 3 Minuten und ohne Anschlussbrüche. Wo das Ziel nicht erreicht wird, werden an den zeitkritischen Stellen Busbevorzugungsmassnahmen realisiert.
- 4) ... etc.

In der Rubrik „Realisierungsstand“ fehlen Aussagen zu den angestrebten Realisierungsjahren. Es wird nirgends im Text spezifiziert, welcher Zeithorizont die Begriffe „Umsetzung mittelfristig“ und „Umsetzung langfristig“ bezeichnen. Dabei ist die Realisierung einiger Massnahmen äusserst zeitkritisch, da die Kapazität der Bahntrassen heute schon knapp ist und langfristig kaum noch Trassen verfügbar sein werden.

Antrag: In der Rubrik „Realisierungsstand“ sind die Massnahmen mit konkreten Zeithorizonten zu versehen. Dabei sind für alle Massnahmen, deren Umsetzung „langfristig“ geplant ist, „kurzfristige“ oder „mittelfristige“ Zwischenziele oder Meilensteine vorzusehen.

## 4.1 Verkehrsangebot

### 4.1.1 Generelle Stossrichtungen

Der Kanton Schwyz ist ein ausgesprochener Pendlerkanton. Ein durchschnittliches öV-Angebot ist als Ziel deshalb nicht ausreichend. Ausserdem fehlt im Bericht die Angabe, auf welchem Rang sich der Kanton Schwyz im Kantonsvergleich heute befindet.

Antrag: Die Zielformulierung „Die Erreichbarkeit des Kantons Schwyz mit dem öV entspricht deshalb mindestens dem schweizerischen Durchschnitt“ ist zu ersetzen. Die heutige Position des Kantons Schwyz im Kantonsvergleich soll aufgezeigt und ein ambitionierteres und vor allem messbares Ziel formuliert werden.

Massnahme 1 (“In den Bahnkorridoren verkehren mindestens halbstündlich Züge”):

Diese Züge nützen nichts, wenn sie an unseren Haltestellen nicht halten.

Antrag: Das Ziel ist umzuformulieren: „An sämtlichen Bahnhaltestellen auf Schwyzer Kantonsgebiet wird mindestens halbstündlich in jede Richtung eine Verbindung angeboten.“

Massnahme 2 („In den dicht besiedelten Agglomerationen verkehren mindestens halbstündlich Buslinien, abgestimmt auf das übergeordnete Bahnangebot“):

Bei dieser Aussage fehlt die Spezifizierung, welche Gebiete des Kantons als „dicht besiedelte Agglomerationen“ definiert werden.

Antrag: Die Abgrenzung des Perimeters „dicht besiedelte Agglomeration“ ist im Bericht aufzeigen.

Massnahme 6 („Der Kanton Schwyz beteiligt sich aktiv und vorausschauend an der Erarbeitung strategischer öV-Projekte und intensiviert dazu die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, dem Bund und den Transportunternehmen“):

1) Mit den heutigen minimalen Personalkapazitäten wird das Amt für öV nicht in der Lage sein, diese Aufgabe in ausreichender Qualität umzusetzen. Bereits die Ausarbeitung des öV-Strategiepapiers hat nicht zuletzt aufgrund der mangelnden Personal- und Finanzressourcen fünf Jahre gedauert.

Antrag: Es ist im Strategiepapier konkret aufzuzeigen, welche zusätzlichen personellen und finanziellen Mittel dem Amt für öV zur Verfügung gestellt werden müssen, damit es diese Aufgabe auch tatsächlich erfüllen kann.

2) Aus dem Strategiepapier wird nicht ersichtlich, inwiefern die Ziele der Schwyzer öV-Strategie mit den „Nachbar“-Strategien (z.B. ZVV-Strategie 2016-2019, öV-Strategien Zug, Luzern, St. Gallen) korrelieren und wo allfällige Konfliktfelder oder Synergien bestehen.

Antrag: Es ist aufzuzeigen, wie das Schwyzer öV-Angebotskonzept mit den Strategien der Nachbarkantone abgestimmt ist.

Massnahme 8 („Zur Verbesserung der Zuverlässigkeit auf Buslinien setzt sich der Kanton Schwyz in den kommunalen und kantonalen Planungen aktiv für Busbevorzugungsmassnahmen wie Lichtsignalbevorzugungen und Busspuren ein“):

Hier fehlen Angaben, an welchen neuralgischen Punkten Busbevorzugungsmassnahmen prioritär angegangen und in welchem Zeithorizont diese umgesetzt werden sollen.

Antrag: Es sind die konkreten Stellen zu bezeichnen, wo Busbevorzugungsmassnahmen dringlich sind und mit welchen Mitteln sie finanziert werden. Für ihre Umsetzung ist ein Zeithorizont festzulegen.

#### 4.1.2. Raum Ausserschwyz/Einsiedeln

Das Ziel „Die aktuellen Defizite in der March und in Richtung Gaster werden behoben und die weiter steigende Verkehrszunahme in und aus dem Grossraum Zürich wird mit gezielten Massnahmen aufgefangen“ hat keinen ausreichenden Konkretisierungsgrad.

Antrag: Es ist ein konkretes, messbares Erschliessungsziel vorzugeben - beispielsweise basierend auf öV-Güteklassen für alle Siedlungsgebiete oder angestrebte Anteile des öVs am Modal Split.

Massnahme 1 („In Pfäffikon besteht ein Bahnknoten mit Anschlüssen an den Fernverkehr Richtung Zürich, Chur, St.Gallen und Luzern“):

Die Formulierung „Anschluss an den Fernverkehr“ ist nicht ausreichend präzise. Es sollen nicht nur die Regionalexpresszüge in Pfäffikon halten, sondern auch die Intercity-Züge.

**Antrag:** Die Massnahme ist so umzuformulieren, dass Pfäffikon als Intercity-Halt sichergestellt wird.

Massnahme 6 („Im Raum Höfe-March-Gaster werden die Buslinien, ausgehend von den Bahnhöfen, eng miteinander vernetzt. Sie verkehren halbstündlich und, wo es die Nachfrage rechtfertigt, viertelstündlich“):

**Antrag auf Ergänzung:** „Im Raum Einsiedeln ist das Busangebot zu verdichten, besser auf die Bahn abzustimmen (kürzere Wartezeiten) und der Rufbus wieder einzuführen.“

Massnahme 7 (neu):

Sämtliche Massnahmen beziehen sich auf die Bahnknotenpunkte, machen jedoch keine Aussagen über die Haltestellen dazwischen. Siebnen und Pfäffikon als Knotenpunkte zu definieren macht Sinn. Die Bahnlandschaft besteht jedoch nicht nur aus Knoten. Knotenpunkte benötigen funktionierende Zubringerlinien. Ebenso entscheidend ist es deshalb, was mit allen anderen Haltestellen passiert, da die Regionalverbindungen zunehmend von der Schiene verdrängt werden und einige Züge ab 2014 nicht mehr an allen Stationen halten können (Wollerau, Schübelbach-Buttikon, Reichenburg, ...). Hier braucht es dringend konkrete Massnahmen, um die Regionalverkehrshalte zu sichern bzw. wiederherzustellen. So wurde uns stets versprochen, dass die gestrichenen Haltestellen der S2 in Schübelbach-Buttikon und Reichenburg auf den schnellstmöglichen Zeitpunkt wiedereingeführt werden. Dieses Versprechen ist auch im Strategiepapier zu verankern.

**Antrag:** „- Sämtliche Haltestellen auf der SBB-Linie zwischen Reichenburg und Pfäffikon werden mindestens halbstündlich in beide Richtungen von einer Direktverbindung nach Zürich bedient, wie dies bis 2013 durch die S2 der Fall war.“

Massnahme 8 (neu):

Zudem besteht heute ein grosses Problem darin, dass die Anschlüsse der S2 aus der March in Richtung Innerschwyz nicht gewährleistet sind und sich die heutigen Anschlüsse in Richtung Rapperswil-St. Gallen, Zug-Luzern und in Zürich an den Fernverkehr durch die Einführung der Durchmesserlinie massiv verschlechtern werden. Dies ist mit ein Grund, weshalb die Transversalverbindung zwischen Ausser- und Innerschwyz keine stärkeren Frequenzen aufweist. Die bereits heute problematische Stausituation auf dem Seedamm wird sich dadurch noch weiter verschlimmern. Zudem werden die Bahnhalte an der S2 von allen Fernverkehrsverbindungen abgeschnitten. Aus all diesen Gründen ist es zwingend, die Verbesserung dieser Defizite als Massnahme in die Strategie aufzunehmen.

**Antrag:** „- Sämtliche Haltestellen auf der SBB-Linie zwischen Reichenburg und Pfäffikon bieten in Pfäffikon schlanke Anschlüsse in Richtung Rapperswil-St. Gallen und in Richtung Innerschwyz, in Thalwil Richtung Zug-Luzern und in Zürich an die Fernverkehrsverbindungen.“

**Massnahme 9 (neu):**

Obwohl der Kanton St. Gallen mit seinem Teil bereits in der Realisierungsphase ist, fehlt in unserem Strategiepapier ein Verweis auf die schon lange angekündigte Stadtbahn Obersee. Deren Umsetzung ist für eine Verkehrsentslastung des Seedamms dringend notwendig.

Antrag: Es ist eine Massnahme zur Planung und Realisierung der Stadtbahn Obersee in die Strategie aufzunehmen (Direktverbindung aus der March nach Rapperswil und idealerweise mit Anbindung ans Seedammcenter und rund um den Obersee).

**Massnahme 10 (neu):**

Mit den Tangentialzügen aus der March und von Einsiedeln nach Zürich-Altstetten konnte das Nadelöhr Hauptbahnhof wirkungsvoll entlastet und die grossen neuen Arbeitsplatzgebiete in Zürich-West effizient erschlossen werden.

Antrag: „- Die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete in Zürich-West ist mit direkten Tangentialzügen nach Zürich-Altstetten sicherzustellen.“

**Massnahme 11 (neu):**

Durch den Wegfall des Halts des Voralpenexpresses im Bahnhof Wollerau verliert das lokale öV-Angebot entscheidend an Qualität. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass die Busverbindungen aus dem Bezirk Höfe nach Richterswil als wichtiger Umsteigepunkt für Wollerau und Wilen regelmässige, schlanke und verlässliche Anschlüsse bieten.

Antrag: Richterswil ist als wichtiger Umsteigepunkt für öV-BenutzerInnen aus Wollerau und Wilen in die öV-Strategie aufzunehmen.

**4.1.3. Raum Innerschwyz**

Das Ziel „Neue Fernverkehrskonzepte im Nord-Süd-Verkehr stellen die Halte in Arth-Goldau in Frage. Die Anbindung an das nationale Bahnnetz ist für die Erreichbarkeit des ganzen Kantons zentral und wird deshalb gezielt verbessert“ ist konkreter zu formulieren.

Antrag:

- 1) Es ist auch für den Raum Innerschwyz ein konkretes, messbares Ziel vorzugeben - beispielsweise basierend auf öV-Güteklassen für alle Siedlungsgebiete oder Anteile des öVs am Modal Split.
- 2) Es ist aufzuzeigen, wie das neu angekündigte NEAT-Betriebskonzept mit einem regionalen Angebot ergänzt und unterstützt wird (u.a. Anbindung an den Voralpen-Express).

Ziel „Im Talkessel von Schwyz entsteht ein systematisch ausgebautes Busnetz mit kundenfreundlicher Anbindung an den Bahnhof Schwyz“:

Antrag: Neben dem Bahnhof Schwyz sind auch die Bahnhöfe Brunnen, Steinen und Arth-Goldau zu nennen.

Massnahme 2bis (neu):

Antrag: „- In Steinen besteht ein Bahnhof mit halbstündlichen S-Bahnverbindungen nach Luzern und Zug.“

#### 4.1.4. Freizeitverkehr

Massnahme 3 (neu):

Antrag: „- Die Erschliessung des Seedammcenters / Alpamare ist mit einer zusätzlichen S-Bahnhaltestelle zu verbessern.“

Massnahme 4 (neu):

Antrag: „- Die Erschliessung des Tourismusgebiets Hoch-Ybrig ist mit einer umsteigefreien Direktverbindung Zürich-Einsiedeln sicherzustellen (allenfalls mittels Flügelzügen, die in Wädenswil getrennt werden können).“

#### 4.2 Infrastruktur

Massnahme 1 („Mit neuen Bahn-/Bushaltestellen wird die Erschliessung heutiger Siedlungsgebiete und verkehrsintensiver Einrichtungen verbessert“):

Antrag auf Ergänzung: In bestehenden und neuen Siedlungsgebieten (wie z.B. an der Urmibergachse oder im Küssnachter Fänn) sind die konkreten Haltestellen zu spezifizieren, die geprüft werden sollen. Bei der Bahn sind dies u.a. Felderboden, Arth-See, Fänn, Einsiedeln-Platten, Seedammcenter, Altendorf-Dorf, Schübelbach-Dorf, Buttikon-Dorf.

Massnahmen 3 und 4:

Antrag auf Ergänzung: „Dazu gehört insbesondere ein genügender Schutz vor Wind und Wetter.“

Massnahme 4 („Die Haltestellen werden kundenfreundlich gestaltet und zeitgemäss ausgerüstet“):

Diese Massnahme ist zu wenig konkret formuliert. Ausserdem nimmt die Akzeptanz des öV deutlich ab, wenn eine Bushaltestelle mehr als fünf Minuten entfernt ist. Lässt sich eine Haltestelle nicht nur zu Fuss, sondern auch mit dem Velo erreichen, ergeben sich grössere Einzugsgebiete mit einem höheren Kundenkreis. Dazu braucht es jedoch Veloabstellplätze.

Antrag: Es ist ein konkretes Infrastrukturprogramm aufzuzeigen, aus welchem ersichtlich wird, welche konkreten Haltestellen prioritär zu verbessern sind. Zu diesen Verbesserungen gehören auch Veloabstellplätze auch bei Bushaltestellen ohne Bahnanschluss.

Massnahmen 5 und 6:

Im inneren Kantonsteil entsteht ein Bahn-Nadelöhr zwischen Arth-Goldau und dem Kanton Uri. Nördlich (Zimmerberg), westlich (Tiefbahnhof Luzern) und südlich (Gotthard-Basistunnel) werden die Kapazitäten erhöht, um den wachsenden Personen- und Güterfernverkehr bewältigen

zu können. Von Arth-Goldau bis Erstfeld tut sich jedoch (abgesehen vom Ausbau auf 4 m Eckhöhe und der Verkürzung der Zugfolgezeiten) nichts. Das bedeutet, dass der Druck, den schie-nengebundenen Regionalverkehr auf die Strasse zu verlegen, zunehmen wird, während gleich-zeitig die Bevölkerung von Arth-Goldau bis Brunnen massiv höhere Immissionen in Kauf neh-men muss. Die Formulierung „der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Planungen für den Ur-mibergtunnel (...) weiter verfolgt werden“ ist daher nicht verbindlich genug.

Antrag: Die beiden Massnahmen sind zusammenzufassen und wie folgt umzuformulieren: „Der Kanton setzt sich mit Nachdruck für den raschen Bau der neuen Axen- und Urmibergtunnel ein.“

Massnahme 7 (neu):

Antrag: „- Durch Busbevorzugungsmassnahmen wird die Stabilität der Verbindungen an zeitkri-tischen Stellen verbessert. Bei der Planung und Umsetzung Busbevorzugungsmassnahmen übernimmt das Amt für öV die Federführung.“

Massnahme 8 (neu):

Antrag: Es ist im Strategiepapier aufzuzeigen, für welche Infrastrukturen eine Mitfinanzierung über das Agglomerationsprogramm Obersee denkbar ist.

### 4.3 Tarifverbund

Massnahme 5 (neu):

Antrag: „- Alle Fahrkarten können auch mit „Start-Ziel“-Eingaben bestellt werden (für gelegentli-che Nutzerinnen und Nutzer, die das Netz nicht auswendig kennen).“

Massnahme 6 (neu):

Antrag: „- Langfristig ist die Zusammenlegung in einen einzigen schweizweiten Tarifverbund anzustreben.“

### 4.6 Organisation

Massnahme 1 (‘‘Der Kanton Schwyz vertritt seine Interessen in strategischen ÖV-Projekten ge-genüber dem Bund und den Nachbarkantonen aktiv und vorausschauend’’):

Die heutigen Ressourcen des öV-Amtes reichen nicht aus, um diese Massnahme auch tatsäch-lich zu erfüllen.

Antrag auf Ergänzung: Es ist in der öV-Strategie in Form konkreter Finanzaufgaben und Personalstellen darzulegen, welche zusätzlichen Ressourcen dem Amt für öV zu Verfügung gestellt werden, dass es die vorgelegte Strategie und die darin ausführenden Massnahmen zukünftig auch tatsächlich umsetzen kann.

## 4.7 Finanzen

Massnahme 2 („Im Grundangebot werden die Linien laufend auf ihre Wirtschaftlichkeit (Einhaltung des Kostendeckungsgrads gemäss Bundesvorgabe, Nachfragekennzahlen, und andere) überprüft“):

Antrag: Anstelle den Kostendeckungsgrad für einzelne Linien festzulegen, soll - wie dies auch andere Kantone (z.B. Zug) tun - ein Zielwert definiert werden, der als Durchschnitt aus allen Linien berechnet wird.

## 5. Finanzielle Auswirkungen

Die Aussagen zu den finanziellen Auswirkungen sind nicht nachvollziehbar. Es ist nicht möglich, Zusammenhänge zwischen Massnahmen und Kosten herzustellen.

Antrag:

- 1) Das Konzept ist um konkrete Ziele, verbindliche Massnahmen und klare Zeithorizonte bis zur Umsetzung zu ergänzen und diese mit Aussagen zu den benötigten Ressourcen zu verknüpfen.
- 2) Damit die gemäss Priorisierung im Massnahmenprogramm notwendigen Infrastrukturen überhaupt finanziert werden können, ist aufzuzeigen, welche Mittel für die Finanzierung der strassengebundenen öV-Infrastruktur (Wendeschleifen, Busbuchten, Lichtsignale für Busbevorzugungen, etc.) zur Verfügung gestellt werden.

**Zusammenfassend erachten wir es als unumgänglich, das vorliegende Strategiepapier grundlegend zu überarbeiten und die fehlenden Bestandteile und Konkretisierungen zu ergänzen.**

Wir bedanken uns für die wohlwollende Aufnahme unserer Stellungnahme.

SP Kanton Schwyz  
Martin Reichlin, Präsident